

**XALQARO TRANSPORT YO'LAKLARINING GLOBAL IQTISODIYOTDAGI
O'RNI: NAZARIY ASOSLAR VA EMPIRIK TAHLIL**

**THE ROLE OF INTERNATIONAL TRANSPORT ROUTES IN THE GLOBAL
ECONOMY: THEORETICAL FOUNDATIONS AND EMPIRICAL ANALYSIS**

Odiljonova Xusniya Ergashali qizi

JIDU, XIM fakulteti, Tashqi iqtisodiy faoliyat yo'nalishi magistranti

+9989502075027

odiljonovakhusniya@gmail.com

Abdullayev Aziz Kurbanovich

JIDU, Xalqaro moliya va investitsiyalar kafedrasida dotsenti vazifasini bajaruvchisi

+998946086447

e-mail: aabdullayev@uwed.uz

<https://orcid.org/0000-0002-4888-1068>

Annotatsiya. Maqolada xalqaro transport yo'laklarining zamonaviy global iqtisodiyotdagi o'rni va ahamiyati nazariy hamda empirik jihatdan tahlil qilinadi. Tadqiqotning dolzarbligi jahon savdo hajmining barqaror o'sishi, global qiymat zanjirlarining kengayishi va dengiz tranzitidagi geosiyosiy beqarorlik fonida quruqlikda joylashgan mintaqalar, jumladan Markaziy Osiyo, uchun muqobil transport yo'nalishlarining strategik ahamiyati ortib borayotgani bilan belgilanadi. Tadqiqot maqsadi xalqaro transport yo'laklarining jahon savdosiga ta'sir mexanizmlarini nazariy jihatdan tizimlashtirish va so'nggi statistik ma'lumotlar asosida empirik dalillar bilan asoslashdan iborat. Tadqiqotda qiyosiy-tahliliy, statistik tahlil va monografik metodlardan foydalanilgan bo'lib, tahlil Rodrigue gateway-hub nazariyasi, Krugman-Venables yangi iqtisodiy geografiya modeli, Porter olmosi, Kouz tranzaksion xarajatlar nazariyasi va Xummels transport xarajatlari nazariyasiga tayanadi. Tadqiqot natijalari shuni ko'rsatadiki, jahon dengiz savdosining sezilarli qismi cheklangan sondagi tor bo'g'inlar orqali o'tishi global ta'minot zanjirlarining tizimli tavakkalchilikka duchor bo'lishiga olib kelmoqda, bu esa muqobil quruqlik yo'nalishlarining raqobatbardoshligini oshirmoqda. Shu bilan birga, institutsional islohotlar (chegara-o'tish tartiblarini soddalashtirish, raqamlashtirish) infratuzilma investitsiyalari bilan bir qatorda tranzit samaradorligini oshirishning eng muhim omili ekanligi asoslab berilgan. Maqola xulosalari transport-tranzit siyosatini ishlab chiquvchi davlat organlari va tadqiqotchilar uchun amaliy ahamiyatga ega.

Kalit so‘zlar: *xalqaro transport yo‘lagi, global qiymat zanjirlari, tranzit iqtisodiyoti, logistika xarajatlari, tranzit salohiyati, Markaziy Osiyo, institutsional islohotlar, chegara infratuzilmasi.*

Аннотация. *В статье рассматривается роль международных транспортных маршрутов в современной глобальной экономике с теоретической и эмпирической точек зрения. На основе сравнительно-аналитического и статистического методов показано, что концентрация морской торговли в ограниченном числе узких транзитных точек создаёт системные риски для глобальных цепочек поставок и повышает конкурентоспособность альтернативных сухопутных направлений, в частности для стран Центральной Азии.*

Ключевые слова: *международный транспортный маршрут, глобальные цепочки создания стоимости, экономика транзита, логистические издержки, Центральная Азия.*

Abstract. *This article examines the role of international transport routes in the modern global economy from theoretical and empirical perspectives. Using comparative-analytical and statistical methods, the study demonstrates that the concentration of maritime trade through a limited number of chokepoints creates systemic risks for global supply chains and increases the competitiveness of alternative overland routes, particularly for Central Asian countries.*

Keywords: *international transport route, global value chains, transit economics, logistics costs, Central Asia.*

KIRISH

Zamonaviy jahon xo‘jaligining rivojlanish dinamikasi transport-logistika tizimlarining sifati va samaradorligi bilan uzviy bog‘liq holda kechmoqda. Ishlab chiqarish jarayonlarining geografik jihatdan bir necha mamlakat hududiga taqsimlanishi, global qiymat zanjirlarining kengayishi va iste‘mol bozorlarining diversifikatsiyalashuvi xalqaro transport yo‘laklarini nafaqat tovar harakatining texnik vositasi, balki mamlakatlarning jahon iqtisodiyotiga integratsiyalashuv darajasini belgilovchi strategik omilga aylantirdi.

Mavzuning dolzarbligi bir necha omil bilan izohlanadi. Birinchidan, 2023–2025-yillarda kuzatilgan geosiyosiy beqarorlik — xususan, Qizil dengizdagi xavfsizlik inqirozi — dengiz tranzitining barqarorligiga jiddiy tahdid solmoqda va bu muqobil quruqlik yo‘nalishlarining ahamiyatini oshirmoqda. Ikkinchidan, global qiymat zanjirlarining tuzilishi transport xarajatlari va vaqt omiliga nisbatan tobora sezgir bo‘lib bormoqda, bu esa transport-logistika infratuzilmasi sifatini raqobatbardoshlikning asosiy determinantlaridan biriga aylantirmoqda. Uchinchidan, dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan (landlocked) mintaqalar,

jumladan Markaziy Osiyo davlatlari, uchun ushbu tendensiyalar yangi strategik imkoniyatlar bilan bir qatorda tizimli tuzilmaviy cheklolarni ham keltirib chiqarmoqda.

Mavzuning ilmiy ishlanganlik darajasi yuqori bo‘lsa-da, xalqaro transport yo‘laklarining jahon savdosiga ta’sir mexanizmlarini yagona nazariy-empirik doirada, so‘nggi (2023–2025-yillar) statistik dalillar asosida tizimli tahlil qiluvchi ishlar nisbatan cheklangan, xususan Markaziy Osiyo konteksti bo‘yicha. Ushbu bo‘shliq mazkur tadqiqotning ilmiy yangiligini belgilaydi.

Tadqiqotning maqsadi — xalqaro transport yo‘laklarining global iqtisodiyotdagi o‘rnini nazariy jihatdan tizimlashtirish va ularning jahon savdosi hajmi, tarkibi hamda global qiymat zanjirlariga ta’sir mexanizmlarini empirik dalillar asosida ko‘rsatib berishdan iborat. Ushbu maqsadga erishish uchun quyidagi vazifalar belgilandi: (1) xalqaro transport yo‘lagi tushunchasining nazariy-uslubiy asoslarini aniqlashtirish; (2) jahon savdosi va transport yo‘laklariga bo‘lgan talab o‘rtasidagi o‘zaro bog‘liqlikni tahlil qilish; (3) global tranzit tugunlarining kontsentratsiyalashuvi va undan kelib chiqadigan tavakkalchiliklarni baholash; (4) tranzit iqtisodiyoti nazariyasi doirasida institutsional omillarning rolini ko‘rsatib berish; (5) olingan natijalar asosida amaliy tavsiyalar ishlab chiqish.

TADQIQOT METODOLOGIYASI

Tadqiqotda ilmiy bilishning umumiy va xususiy metodlari qo‘llanildi. Nazariy tahlil uchun mavzuga oid xorijiy va mahalliy ilmiy adabiyotlarning tizimli tahlili (systematic review) amalga oshirildi. Xalqaro transport yo‘laklarining iqtisodiy mohiyatini ochib berishda quyidagi nazariy-metodologik yondashuvlarga tayanildi: Rodrigue ning gateway-hub nazariyasi transport tugunlarining fazoviy ierarxiyasini tushuntirishda

Tadqiqotda ilmiy bilishning umumiy va xususiy metodlari — qiyosiy-tahliliy, statistik tahlil, monografik va abstrakt-mantiqiy metodlar — kompleks tarzda qo‘llanildi. Xalqaro transport yo‘laklarining iqtisodiy mohiyatini ochib berishda quyidagi nazariy-metodologik yondashuvlarga tayanildi: Rodrigue ning gateway-hub nazariyasi³⁴ transport tugunlarining fazoviy ierarxiyasini tushuntirishda; Krugman va Venables ning yangi iqtisodiy geografiya modeli³⁵ transport xarajatlarining ishlab chiqarish joylashuviga ta’sirini izohlashda; Xummels ning transport xarajatlari nazariyasi³⁶ tashish vaqti va xarajatlarining savdo hajmiga ta’sir

³⁴Rodrigue, J.-P. (2020). The geography of transport systems (5th ed.). Routledge.

³⁵Krugman, P., & Venables, A. J. (1995). Globalization and the inequality of nations. Quarterly Journal of Economics, 110(4), 857–880. <https://www.nber.org/papers/w5098>

³⁶Hummels, D. (2007). Transportation costs and international trade in the second era of globalization. Journal of Economic Perspectives, 21(3), 131–154. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.21.3.131>

kanallarini asoslashda; Porter ning “olmos” modeli³⁷ transport infratuzilmasini milliy raqobatbardoshlik omili sifatida baholashda; Kouz ning tranzaksion xarajatlar nazariyasi³⁸ va Nort ning institutsional iqtisodiyot yondashuvi³⁹ esa institutsional muhitning tranzit samaradorligiga ta’sirini tahlil qilishda qo‘llanildi.

Empirik qism uchun ma’lumotlar bazasi sifatida xalqaro moliya va rivojlanish tashkilotlarining — Jahon banki, Xalqaro valyuta fondi, BMTning Savdo va taraqqiyot bo‘yicha konferensiyasi (UNCTAD), Jahon savdo tashkiloti (WTO), Osiyo taraqqiyot banki (ADB) va Markaziy Osiyo mintaqaviy iqtisodiy hamkorlik dasturi (CAREC) — 2023–2025-yillarga oid rasmiy hisobotlari va statistik ma’lumotlar to‘plamlaridan foydalanildi. Tanlangan manbalar davriyligi tadqiqot predmetining dinamik xususiyatini, ya’ni so‘nggi geosiyosiy va iqtisodiy o‘zgarishlarni aks ettirish zaruratidan kelib chiqib belgilandi. Tahlil jarayonida ma’lumotlarning ishonchliligini ta’minlash maqsadida bir nechta mustaqil manbalardan olingan ko‘rsatkichlar o‘zaro qiyoslandi (triangulyatsiya).

NATIJALAR VA MUHOKAMA

Xalqaro transport yo‘lagi tushunchasining nazariy talqini

O‘tkazilgan tahlil xalqaro transport yo‘lagi tushunchasining uch tarkibiy elementning organik uyg‘unligi sifatida talqin etilishi lozimligini ko‘rsatadi: (1) jismoniy infratuzilma — avtomobil va temir yo‘llar, portlar, logistika markazlari; (2) institutsional muhit — bojxona tartib-qoidolari, tranzit bitimlari, tarif siyosati; (3) operatsion tizim — tashish vositalari, ekspeditorlik va logistika xizmatlari. Ushbu uch elementli tuzilma tranzaksion xarajatlar nazariyasi nuqtai nazaridan alohida ahamiyat kasb etadi, chunki transport yo‘lagining haqiqiy samaradorligi nafaqat infratuzilma sifati, balki ishtirokchilar o‘rtasidagi shartnomaviy munosabatlarning murakkabligi va institutsional muhit sifati bilan ham belgilanadi.

Jahon savdosi va transport yo‘laklariga bo‘lgan talab dinamikasi

Jahon savdosi va transport infratuzilmasiga bo‘lgan talab o‘rtasida ikki tomonlama bog‘liqlik mavjud. 2025-yilning uchinchi choragiga oid ma’lumotlarga ko‘ra, jahon tovar savdosi hajmi yil boshidan buyon taxminan 4,9 foizga o‘sgan⁴⁰, bu esa transport-logistika tizimlariga tushayotgan yuklamaning muttasil ortib borayotganidan dalolat beradi. UNCTAD

³⁷ Porter, M. E. (2020). The competitive advantage of nations (Reprint ed.). Harvard Business Review Press.

<https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations>

³⁸ Coase, R. H. (1937). The nature of the firm. *Economica*, 4(16), 386–405. <https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x>

³⁹ North, D. C. (1990). Institutions, institutional change and economic performance. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>

⁴⁰ World Trade Organization. (2025). Global Trade Outlook and Statistics — October 2025. WTO. https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/gtos1025_e.htm

ning 2024-yilgi ma’lumotlariga ko‘ra, jahon dengiz savdosi hajmi 12,1 milliard tonnani tashkil etib, bu 2023-yilga nisbatan 3,9 foizga o‘shishni anglatadi⁴¹.

Krugman-Venables yangi iqtisodiy geografiya modeliga muvofiq, transport xarajatlarining pasayishi ishlab chiqarishning fazoviy jamlanishiga (agglomeratsiya) turtki beradi: transport xarajatlari yuqori bo‘lgan sharoitda ishlab chiqarish iste’mol bozorlariga yaqin joylarda tarqoq holda joylashadi, ular pasayishi bilan esa yirik markazlarda jamlanib, chekka hududlar xomashyo va tayyor mahsulot yetkazib beruvchi periferiyaga aylanadi. Ushbu nazariy model dengizga chiqish imkoniyatiga ega bo‘lmagan mamlakatlar, jumladan Markaziy Osiyo davlatlari, uchun alohida amaliy ahamiyatga ega, chunki tuzilmaviy yuqori transport xarajatlari ularning global qiymat zanjirlariga integratsiyalashuv salohiyatini ob’ektiv ravishda cheklaydi.

Xummels ning tadqiqotlariga ko‘ra, globallashuvning so‘nggi bosqichida tarif to‘siqlarining pasayishidan ko‘ra tashish vaqtining qisqarishi xalqaro savdo hajmining o‘shishiga ko‘proq hissa qo‘shgan⁴² — bu xulosa transport yo‘laklarining sifat ko‘rsatkichlari, ayniqsa vaqt va ishonchlik, nima uchun zamonaviy sharoitda narx omilidan kam bo‘lmagan ahamiyat kasb etayotganini tushuntirib beradi.

Global tranzit tugunlarining kontsentratsiyasi va tavakkalchilik omillari

O‘tkazilgan tahlil jahon savdosining katta qismi cheklangan sondagi “tor bo‘g‘inlar” (chokepoints) orqali o‘tishini tasdiqlaydi, bu esa global tranzit tizimining yuqori kontsentratsiyalashganligidan dalolat beradi.

Tranzit tuguni	Jahon dengiz savdosidagi ulushi	Iqtisodiy tavsifi
Malakka bo‘g‘ozi	~22–25%	Yevropa, Yaqin Sharq va Sharqiy Osiyo o‘rtasidagi eng zich tranzit nuqtasi
Suvaysh kanali	~10–12%	Yevropa–Osiyo yo‘nalishidagi eng qisqa dengiz marshruti

⁴¹ UN Trade and Development. (2024). Review of Maritime Transport 2024: Navigating Maritime Chokepoints. United Nations.

Panama kanali	~5–6%	Amerika qit’asi qirg‘oqlari o‘rtasidagi tranzit; iqlim omiliga sezgir
---------------	-------	---

2023-yil noyabr oyidan boshlangan Qizil dengizdagi xavfsizlik inqirozi ushbu kontsentratsiyaning tizimli tavakkalchilik ekanligini amalda namoyish etdi: IMF PortWatch ma’lumotlariga ko‘ra, 2024-yilning birinchi ikki oyida Suvaysh kanali orqali tranzit hajmi o‘tgan yilning shu davriga nisbatan taxminan 50 foizga kamaygan, Umid burni orqali aylanma yo‘nalishdagi tranzit esa taxminan 74 foizga oshgan⁴³. Bunday geosiyosiy beqarorlik holatlari muqobil quruqlik transport yo‘laklarining, jumladan Markaziy Osiyo orqali o‘tuvchi Trans-Kaspiy yo‘nalishining, strategik ahamiyatini yanada oshirmoqda — chunki markazlashgan tizimda yuzaga keladigan istalgan uzilish butun ta’minot zanjirlariga zanjirsimon ta’sir ko‘rsatadi.

Global qiymat zanjirlariga integratsiyalashuv dinamikasi

Zamonaviy jahon iqtisodiyotining tuzilishi global qiymat zanjirlarining kengayishi bilan tavsiflanadi, biroq so‘nggi yillarda bu jarayonda tebranishlar kuzatilmoqda. WTO, ADB, IDE-JETRO va UIBE ning qo‘shma hisobotiga ko‘ra, global qiymat zanjirlari bilan bog‘liq savdoning umumiy jahon savdosidagi ulushi 2022-yildagi eng yuqori — 48 foizlik — ko‘rsatkichdan 2024-yilga kelib 46,3 foizga pasaygan⁴⁴, bu esa ishlab chiqarish zanjirlarining qisman qisqarishi (reshoring) tendensiyasidan dalolat beradi. 2023-yilda global qiymat zanjirlari bilan bog‘liq savdo an’anaviy savdoga nisbatan sezilarli darajada qisqargan bo‘lsa (mos ravishda –5,35 foiz va +0,18 foiz), 2024-yilda ikkala ko‘rsatkich ham ijobiy, ammo turli sur’atlarda o‘sgan. Bu tebranishlar global qiymat zanjirlarining tashqi shoklarga — geosiyosiy beqarorlik, savdo siyosatidagi noaniqlik va tranzit yo‘nalishlaridagi uzilishlarga — an’anaviy savdoga qaraganda ko‘proq sezgir ekanligini ko‘rsatadi, bu esa ushbu zanjirlarda ishtirok etuvchi mamlakatlar uchun transport yo‘laklarining barqarorligi va bashoratlilikini alohida strategik ahamiyat kasb ettiradi.

Tranzit iqtisodiyoti nazariyasi va institutsional omillar

Tranzit iqtisodiyoti nazariyasi tranzit davlatning geografik joylashuvidan kelib chiqadigan iqtisodiy afzalliklarni tahlil qiladi, biroq Nort ning institutsional iqtisodiyot yondashuviga muvofiq, tranzit daromadlarini olish imkoniyati avtomatik ravishda kafolatlanmaydi — bu ko‘p jihatdan tranzit davlatning institutsional muhiti, xususan bojxona tartib-qoidalarining

⁴³ International Monetary Fund, PortWatch. (2024). Suez Canal and Red Sea shipping disruptions: Trade impact monitor. IMF.

⁴⁴ World Trade Organization, Asian Development Bank, IDE-JETRO, & UIBE. (2025). Global value chain development report 2025. WTO.

soddaligi va shartnomaviy majburiyatlarga rioya etilishi darajasiga bog‘liq. Boshqacha aytganda, qulay geografik joylashuvning o‘zi yetarli emas — uni real iqtisodiy foydaga aylantirish uchun mos institutsional-huquqiy tizim zarur.

Bu tezisning amaliy dalili sifatida Osiyo taraqqiyot banki va CAREC dasturining Yo‘lak samaradorligini o‘lchash va monitoring qilish (CPMM) tizimi keltirilishi mumkin⁴⁵. Xitoyning Koshg‘ar shahridan Qozog‘istonning Almati shahrigacha bo‘lgan yo‘nalishda chegara nazorati va infratuzilmani yaxshilash natijasida tranzit vaqti taxminan 10 kundan 3 kungacha, konteyner tashish xarajati esa taxminan 4 500 AQSh dollaridan 2 000 AQSh dollarigacha qisqargan. Bu misol institutsional islohotlarning tranzit iqtisodiyotiga ta‘sirini aniq raqamlarda namoyish etadi va Markaziy Osiyo davlatlari uchun chegara-o‘tish infratuzilmasini modernizatsiya qilish nechog‘li yuqori iqtisodiy samara berishi mumkinligini ko‘rsatadi.

Markaziy Osiyo konteksti: imkoniyatlar va tuzilmaviy cheklovlar

Markaziy Osiyo davlatlari nuqtai nazaridan global qiymat zanjirlariga integratsiyalashuv hozircha nisbatan past darajada bo‘lib, bu ko‘p jihatdan mintaqaning transport-tranzit infratuzilmasidagi tuzilmaviy cheklovlar bilan bog‘liq. Jahon bankining Logistika samaradorligi indeksi (LPI) bo‘yicha baholari⁴⁶ mintaqada davlatlarining logistika sohasidagi institutsional va infratuzilmaviy kamchiliklarini tizimli tarzda tasdiqlaydi. Shu bilan birga, xalqaro transport yo‘laklarining, xususan Trans-Kaspiy yo‘nalishining institutsional va infratuzilmaviy jihatdan mustahkamlanishi mintaqada davlatlariga nafaqat xomashyo eksportchisi, balki qayta ishlangan mahsulot va oraliq komponentlar ishlab chiqaruvchisi sifatida global qiymat zanjirlariga chuqurroq kirib borish imkoniyatini yaratishi mumkin.

So‘nggi tahlillar shuni ko‘rsatadiki, dengiz yo‘llaridagi geosiyosiy beqarorlik fonida quruqlik tranzit yo‘nalishlarining raqobatbardoshligi ortib bormoqda⁴⁷ — ushbu tendensiya Markaziy Osiyoning tranzit salohiyatini strategik jihatdan qayta baholash zaruratini keltirib chiqarmoqda. Rodrigue ning gateway-hub nazariyasiga ko‘ra⁴⁸, bunday sharoitda mintaqaviy tugunlarning transport tarmog‘idagi ierarxik mavqeini mustahkamlash — ya‘ni oddiy tranzit

⁴⁵ Asian Development Bank. (2024). Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM): CAREC annual report 2023. ADB / Development Asia.

⁴⁶ World Bank. (2023). Connecting to compete 2023: Trade logistics in the global economy — The Logistics Performance Index and its indicators. World Bank Group.

⁴⁷ Center for Strategic and International Studies. (2026). Global chokepoints and supply chain resilience: 2026 assessment. CSIS.

hududidan to‘liq qiymatli logistika xabiga (hub) aylanish — uzoq muddatli raqobatbardoshlikning kalit omili hisoblanadi.

XULOSA VA TAVSIYALAR

O‘tkazilgan tahlil xalqaro transport yo‘laklarining zamonaviy jahon iqtisodiyotidagi rolini bir necha jihatdan tasdiqladi. Birinchidan, transport yo‘laklari nafaqat mavjud savdo oqimlarini xizmat qiladi, balki bilvosita kanal orqali yangi savdo oqimlarini ham yaratadi (savdoni yaratish effekti). Ikkinchidan, global tranzit tizimining cheklangan sondagi tor bo‘g‘inlarda yuqori kontsentratsiyalashganligi tizimli tavakkalchilik manbai bo‘lib, bu 2023–2024-yillardagi Qizil dengiz inqirozi misolida yaqqol namoyon bo‘ldi. Uchinchidan, institutsional muhit sifati — bojxona tartib-qoidalarining soddaligi, hujjatlashtirish jarayonlari va shartnomaviy majburiyatlarga rioya etilishi — infratuzilma sifati bilan bir qatorda tranzit samaradorligining teng huquqli determinanti ekanligi CAREC CPMM tizimi misolida statistik jihatdan asoslab berildi.

O‘tkazilgan tahlil natijalariga tayanib, quyidagi amaliy tavsiyalar ishlab chiqildi:

1) chegara-o‘tish infratuzilmasini modernizatsiya qilish va bojxona nazorati protseduralarini raqamlashtirish (elektron hujjat almashinuvi, bir yagona darcha tizimi) orqali tranzit vaqti va xarajatlarini qisqartirish;

2) Koshg‘ar–Almati misolida ko‘rsatilgan CPMM uslubidagi doimiy monitoring tizimini Markaziy Osiyoning boshqa asosiy tranzit yo‘nalishlarida ham joriy etish;

3) yagona geografik yo‘nalishga bog‘liqlikni kamaytirish maqsadida tranzit marshrutlarini diversifikatsiya qilish, jumladan Trans-Kaspiy yo‘nalishini muqobil dengiz va quruqlik marshrutlari bilan uyg‘unlashtirish;

4) mintaqa davlatlarining transport-logistika infratuzilmasini xomashyo eksporti vositasidan qayta ishlangan mahsulot va oraliq komponentlar ishlab chiqarish platformasiga aylantirish orqali global qiymat zanjirlariga chuqurroq integratsiyalashuvga erishish.

Tadqiqot natijalari transport-tranzit siyosatini ishlab chiquvchi davlat organlari, xalqaro moliya institutlari va ushbu sohada faoliyat yurituvchi tadqiqotchilar uchun amaliy va nazariy ahamiyatga ega. Keyingi tadqiqotlar yo‘nalishi sifatida institutsional islohotlarning tranzit hajmiga ta’sirini o‘lchovchi ekonometrik modellarni ishlab chiqish tavsiya etiladi.

FOYDALANILGAN ADABIYOTLAR

1. Coase, R. H. (1937). The nature of the firm. *Economica*, 4(16), 386–405.
<https://onlinelibrary.wiley.com/doi/full/10.1111/j.1468-0335.1937.tb00002.x>

2. Hummels, D. (2007). Transportation costs and international trade in the second era of globalization. *Journal of Economic Perspectives*, 21(3), 131–154. <https://www.aeaweb.org/articles?id=10.1257/jep.21.3.131>
3. International Monetary Fund, PortWatch. (2024). Suez Canal and Red Sea shipping disruptions: Trade impact monitor. IMF.
4. Krugman, P., & Venables, A. J. (1995). Globalization and the inequality of nations. *Quarterly Journal of Economics*, 110(4), 857–880. <https://www.nber.org/papers/w5098>
5. North, D. C. (1990). Institutions, institutional change and economic performance. Cambridge University Press. <https://doi.org/10.1017/CBO9780511808678>
6. Porter, M. E. (2020). The competitive advantage of nations (Reprint ed.). Harvard Business Review Press. <https://hbr.org/1990/03/the-competitive-advantage-of-nations>
7. Rodrigue, J.-P. (2020). The geography of transport systems (5th ed.). Routledge.
8. UN Trade and Development. (2024). Key statistics and trends in international trade 2024. United Nations.
9. UN Trade and Development. (2024). Review of maritime transport 2024: Navigating maritime chokepoints. United Nations.
10. World Bank. (2023). Connecting to compete 2023: Trade logistics in the global economy — The Logistics Performance Index and its indicators. World Bank Group.
11. World Trade Organization. (2025). Global trade outlook and statistics — October 2025. WTO. https://www.wto.org/english/res_e/publications_e/gtos1025_e.htm
12. World Trade Organization, Asian Development Bank, IDE-JETRO, & UIBE. (2025). Global value chain development report 2025. WTO.
13. Asian Development Bank. (2024). Corridor Performance Measurement and Monitoring (CPMM): CAREC annual report 2023. ADB / Development Asia.
14. Center for Strategic and International Studies. (2026). Global chokepoints and supply chain resilience: 2026 assessment. CSIS.